

Der Lippe-Seitenkanal

von Regierungsbaudirektor W. Becker
(Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster)

Bestrebungen, die Lippe durch bauliche Maßnahmen für größere Schiffe befahrbar zu machen, gehen bis ins Mittelalter zurück. (Siehe „Der Lippeschiffahrt Glanz und Ende“ v. H.-B. Rühling im Jahrgang 1959 des Heimatkalendes.) Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen ging der Verkehr um die Mitte des Jahrhunderts schnell zurück und kam 1876 ganz zum Erliegen. Die schiffbare Lippe verfiel.

Als in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts das Interesse an leistungsfähigen Wasserstraßen für den Transport von Massengütern wieder erwachte, als insbesondere 1886 der Bau des Dortmund-Ems-Kanals beschlossen und im Zusammenhang damit weitere Kanalpläne erörtert wurden, glaubten die Anlieger der Lippe, ein Anrecht auf die Wiederbelebung ihrer früher so regen Schifffahrt zu haben. Der 1885 in Hamm gegründete Verein für die Schiffbarmachung der Lippe bemühte sich mit Erfolg darum, die Lippe in das geplante Wasserstraßennetz einzufügen. So bestimmte dann das Preussische Gesetz über die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vom 1. 4. 1905 neben dem Bau des Rhein-Herne-Kanals, des Ems-Weser-Kanals und weiterer ostdeutscher Wasserstraßen für das Lippegebiet: 1) den Bau eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm, des Hauptstückes des heutigen Datteln-Hamm-Kanals, 2) die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage eines Lippe-Seitenkanals von Hamm bis Lippstadt, 3) Kanalisierung der Lippe oder die Anlage eines Lippe-Seitenkanals von Wesel bis Datteln, des heutigen Wesel-Datteln-Kanals. Der Bau des eigentlichen Datteln-Hamm-Kanals von Datteln nach Hamm wurde planmäßig in Angriff genommen und 1914 fertiggestellt. Über den Lippe-Seitenkanal von Hamm nach Lippstadt bestimmte das Preuß. Wasserstraßengesetz vom 1. 4. 1905, daß mit dem Bau spätestens 1 Jahr nach der Betriebseröffnung des Rhein-Herne-Kanals begonnen werden sollte.

Über 30 Jahre wurde gebaut

Mit dem Bau des Wesel-Datteln-Kanals sollte nach dem Wasserstraßengesetz vom

1. 4. 1905 ebenfalls spätestens ein Jahr nach der Betriebseröffnung des Rhein-Herne-Kanals begonnen werden. Der Kanal sollte den Durchgangsverkehr zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Rhein übernehmen und dadurch den Rhein-Herne-Kanal entlasten, von dem man bereits bei den Beratungen der Kanalvorlage gemeint hatte, daß er bald bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sein würde. Wie es Eisenbahnen gäbe, so hieß es damals, die gleich von vornherein zweigleisig ausgebaut werden müßten, so sei es auch bei der Verbindung zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Rhein notwendig, eine zweite Linie, den Wesel-Datteln-Kanal, vorzusehen. Dieser Kanal sollte ferner Umschlagmöglichkeiten für den immer mehr nordwärts bis über das Lippetal hinaus vordringenden Steinkohlenbergbau und die nachfolgende Großindustrie schaffen. Schließlich wollte man die Wasserversorgung der Scheitelhaltung des Dortmund-Ems-Kanals durch Pumpwerke an den Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals sichergestellt sehen.

Der Bau wurde im Mai 1915 noch innerhalb der gesetzten Frist von Preußen begonnen und später vom Reich weitergeführt. Der 60 km lange Kanal wurde am 1. Juni 1931 endgültig dem Verkehr übergeben. Er führt vom Rhein oberhalb Wesels als Seitenkanal südlich der Lippe durch den Kreis Dinslaken, über Dorsten und Haltern zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln. Der muldenförmige Querschnitt erhielt normalerweise eine Wasserspiegelbreite von 34,50 m, eine Sohlenbreite von 15,00 m und eine Wassertiefe von 3,50 m. Diese Abmessungen sollten nach damaliger Auffassung nicht nur für den auf 1000 t abgeladenen Dortmund-Ems-Kanal ausreichen, sondern es auch ermöglichen, Schiffe von 1350 t Tragfähigkeit, d. h. das heutige 1350-t-Europa-Schiff von 80 m Länge, 9,50 m Breite und 2,50 m Tiefe zuzulassen. Das rd. 41 m große Gefälle zwischen Rhein und Dortmund-Ems-Kanal wurde durch 6 Schleusenstufen überwunden. Dabei war zunächst jeweils nur eine Schleuse von 225 m Länge und 12 m Breite vorgesehen, doch wurde das Gelände für zweite Schleusen sofort miterworben, desgleichen ein je 6 m breiter Streifen beiderseits des Kanals für eine spätere Verbreiterung von Zwei- auf Dreischiffbarkeit. Die Leistungsfähigkeit des so aus-

gebauten Kanals wurde auf 6 Mill. Ladungstonnen beziffert.

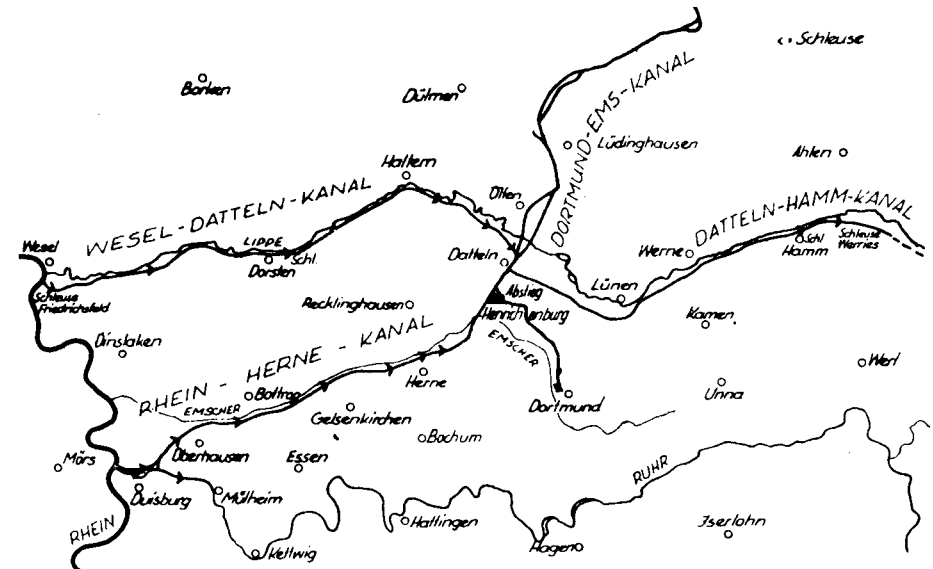
Die Überlegungen, die man Anfang des Jahrhunderts bei den Beratungen des Wasserstraßengesetzes über die Bedeutung und Entwicklung der beiden Kanalverbindungen zum Rhein angestellt hatte, sollten sich später in einem Umfang bestätigen, daß man heute das Urteilsvermögen und den Weitblick der damaligen Generation bewundern muß. Das gleiche gilt für die Tatsache, daß trotz der schweren Jahre nach dem ersten Weltkrieg und trotz der Wirtschaftskrise der zwanziger Jahre das Reich den Bau des Wesel-Datteln-Kanals zu Ende führte.

Der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal stieg sprunghaft an und erreichte 1941 eine Spitze, die bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit lag. Um so mehr kam es daher darauf an, daß der Wesel-Datteln-Kanal in steigendem Maße zur Entlastung herangezogen wurde.

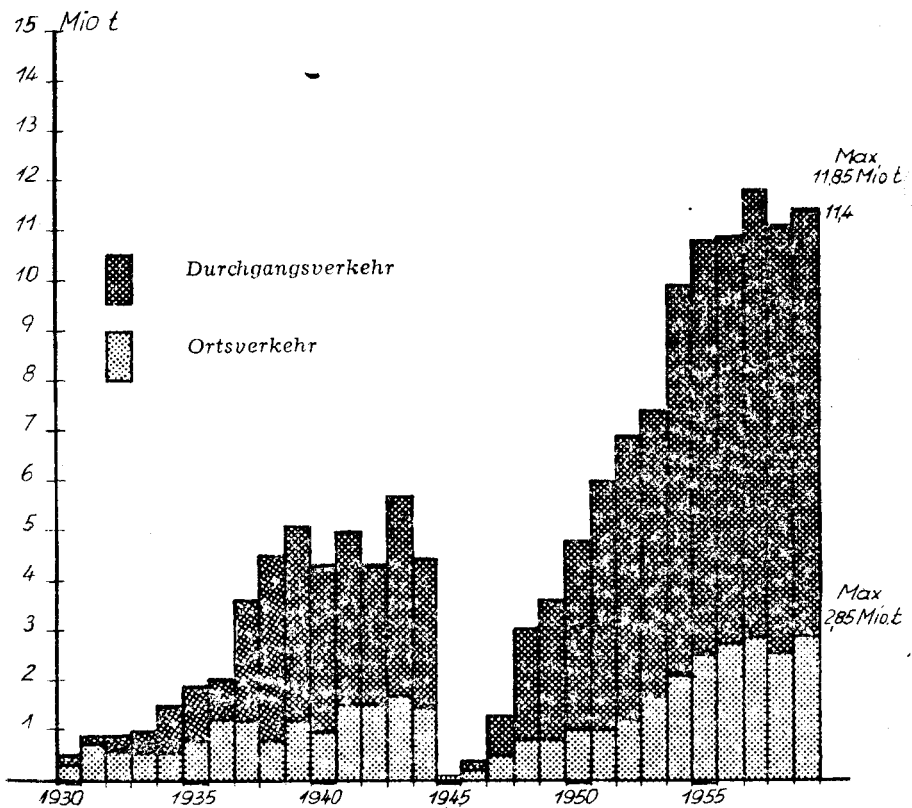
Schleuse Friedrichsfeld schafft es nicht mehr

Die angenommene Leistungsfähigkeit von 6 Mill. Ladungstonnen war 1951 erreicht, der Gesamtverkehr betrug bereits 1957 mit

11,85 Mill. Ladungstonnen nahezu das Doppelte, wobei mit einer weiteren Steigerung gerechnet werden muß. Neben dem Durchgangsverkehr ist die Aufwärtsentwicklung des Ortsverkehrs, d. h. des Umschlags in den Kanalhäfen, bemerkenswert. Betrug die Zahl der Häfen ursprünglich 4, so sind heute bereits 9 Häfen in Betrieb. Weitere Häfen sind geplant. Damit ist der Wesel-Datteln-Kanal als zweite Verbindung zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Rhein in noch stärkerem Maße überlastet als der Rhein-Herne-Kanal. Die Entwicklung ist also den erwarteten Weg gegangen und fordert beim Wesel-Datteln-Kanal dringend Abhilfe durch Ausbaumaßnahmen, wie sie bei der Erbauung bereits geplant waren. Da die Schleusen bei einem Kanal die eigentlichen Engstellen sind, zeigen sich hier die Schwierigkeiten am deutlichsten. So sind besonders bei der Eingangsschleuse vom Rhein her, der Schleuse Friedrichsfeld, die Verhältnisse untragbar geworden. Die Verlängerung der normalen 16stündigen Betriebszeit bis nach Mitternacht reicht nicht mehr aus, die in den Vorhäfen wartenden Fahrzeuge abzufertigen. Bis zu 120 Schiffe bleiben oft liegen. Daher ist hier als erste Ausbaumaßnahme am Wesel-Datteln-Kanal der Bau der zweiten Schleuse vorgesehen. Sie soll



Der Lippe-Seitenkanal im westdeutschen Kanalnetz



Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Lippe-Seitenkanal in Ladungstonnen

bei einer nutzbaren Länge von 110 m und einer Breite von 12 m so tief gegründet werden, daß sie auch bei weiterem Absinken des Rheinwasserstandes infolge der Rheinsohlenerosion betrieben werden kann. Die gleichen Überlegungen gelten für den Bau des an dieser Schleusenstufe geplanten neuen Pumpwerkes. Die Gesamtkosten für die Erweiterung der Schleusenanlage Friedrichsfeld in Höhe von rd. 20 Mill. DM sind in dem Vierjahresprogramm für den Ausbau der Bundeswasserstraßen in den Jahren 1959 bis 1962 enthalten.

Gleichzeitig sollen die Vorarbeiten für den Bau der 5 weiteren zweiten Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals betrieben werden. Nach überschläglicher Ermittlung werden die Baukosten einschließlich der notwendigen Erweiterung der Pumpkapazität rd. 80 Mill. DM betragen. Als Gesamtbauzeit sind 8 Jahre anzusetzen. Nimmt man an, daß mit dem Bau im Jahre 1963, d. h.

nach Fertigstellung der zweiten Schleuse Friedrichsfeld, begonnen werden kann, so ist zu hoffen, daß der Bau sämtlicher zweiten Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal im Jahre 1970 abgeschlossen sein wird.

Der Kanal ist zu schmal

Darüber hinaus weisen Wirtschaft und Schifffahrt mit immer größerem Nachdruck auf die Notwendigkeit hin, den Querschnitt des Kanals in der ursprünglich eingeplanten Weise zu erweitern. Denn der vorhandene Kanalquerschnitt gestattet keine größeren Schiffsgeschwindigkeiten und bietet für die Begegnung zweier 1350-t-Schiffe nur wenig Platz. Daß man bei der Planung des Kanals vor rd. 50 Jahren bei diesem Querschnitt den Verkehr mit so großen Schiffen überhaupt für möglich hielt, läßt sich nur damit erklären, daß man s. Z. mit langsam fahrenden Schleppzügen rechnete, die überwiegend in der Mitte des Kanals fuhren. Inzwischen

hat sich der angenommene Verkehrsumfang mehr als verdoppelt und die Zahl der Begegnungen vervierfacht, d. h.: die Schiffe fahren häufiger an den Ufern entlang und greifen die Böschungen an. Von noch größerer Bedeutung ist, daß an die Stelle der langsam fahrenden Schleppzüge, bei denen ein Schlepper mit einer einzigen Schraube mehrere Kähne fortbewegt, überwiegend starkmotorige Selbstfahrer getreten sind, und daß sich dadurch die Zahl der Schrauben mit ihren Angriffen auf das Profil stark vermehrt hat. Rund 84^{0/0} der Fahrzeuge sind heute Selbstfahrer, auf einen Schleppkahn kommen also mehr als 5 Selbstfahrer. Die Schifffahrt äußert daher immer wieder den Wunsch, daß es ihr durch eine Profilerweiterung ermöglicht wird, der eigentlichen Zweckbestimmung des Kanals, nämlich dem zügigen Durchgangsverkehr zwischen Rhein und Dortmund-Ems-Kanal, ge-

recht zu werden. Dieser Durchgangsverkehr auf dem Wesel-Datteln-Kanal wird fast ausschließlich von starken Motorschiffen durchgeführt. Die Schifffahrt argumentiert daher wie folgt: Wie man im Straßenverkehr die Fernlastzüge nicht mehr auf eine Straße verweisen kann, die vor 50 Jahren für langsame Fuhrwerke und geringen Verkehr geplant worden ist, so kann man im Durchgangsverkehr die Entwicklung des neuzeitlichen Schifffahrtsbetriebes auf die Dauer nicht drosseln, nur weil die Wasserstraße den Anforderungen der modernen Schifffahrt nicht mehr genügt. Erst wenn neben dem Bau der 2. Schleusen auch die Arbeiten zur Erweiterung des Kanalprofils durchgeführt sein werden, wird daher der Wesel-Datteln-Kanal seine Aufgabe wieder voll erfüllen können.

(Mit frdl. Genehmigung der Stadt Duisburg aus „Stadt und Hafen“ übernommen.)